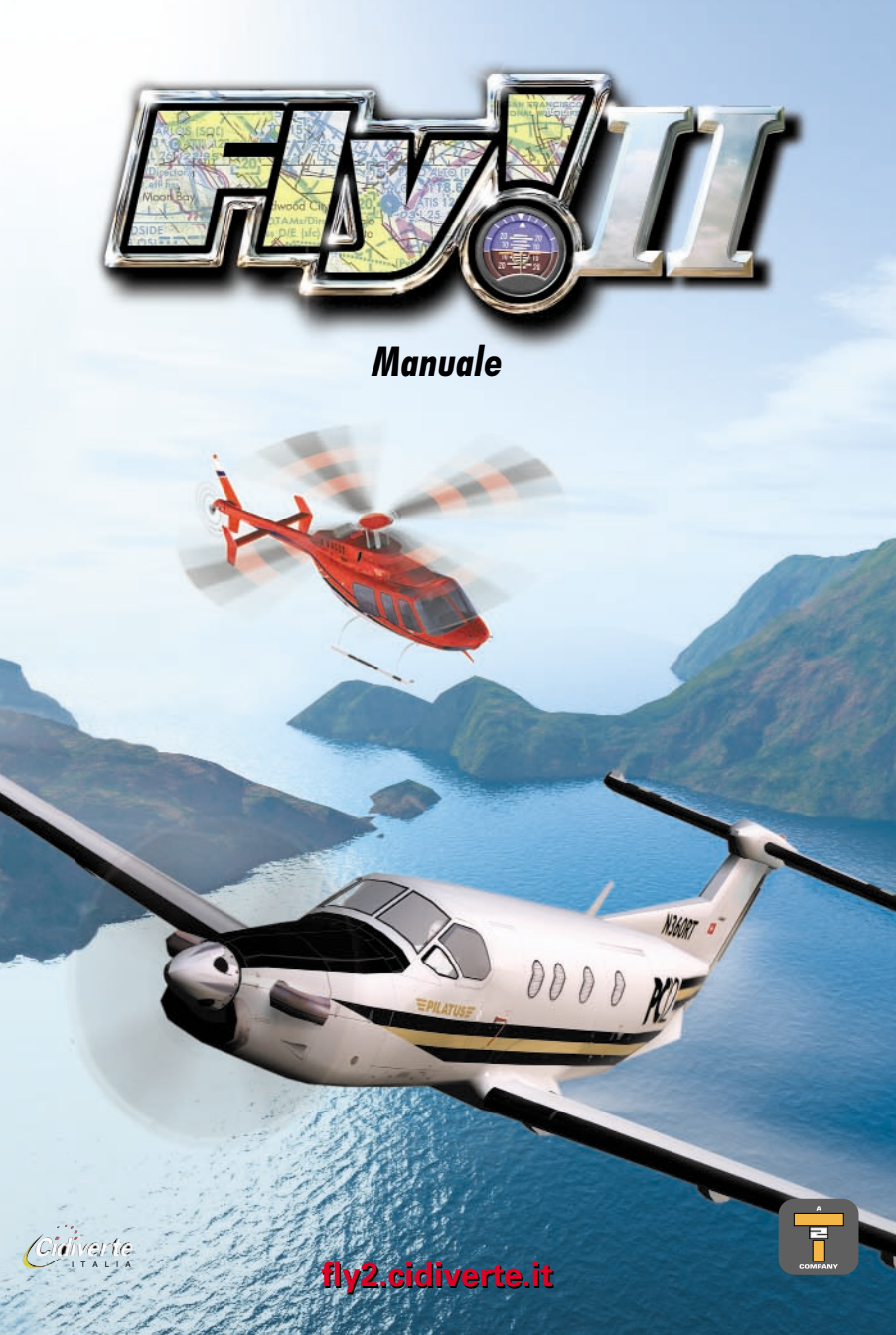
FLY! II

Manuale



Cidiverte ITALIA

A 2T COMPANY

fly2.cidiverte.it

Fly! II Manuale di Partenza Rapida

Introduzione	**2**
Che cosa serve	**2**
Installazione	**4**
Procediamo!	**9**
Menu OPZIONI	**10**
Menu PIANO DI VOLO	**10**
Le visuali	**12**
Comandi degli aerei	**14**
Si vola!	**19**
Riconoscimenti	**29**
Supporto tecnico	**34**
Accordo di licenza	**35**

FLY! II - MANUALE DI PARTENZA RAPIDA

INTRODUZIONE:

Benvenuti, e congratulazioni per aver scelto il più recente e avanzato simulatore di volo domestico apparso finora: Fly! II. Oltre a incorporare molte funzioni del predecessore, Fly! II è un prodotto notevolmente migliorato, grazie a nuovi scenari, nuovi aeromobili (fra cui l'elicottero Bell 407) e numerose nuove funzionalità.

Considerate le dimensioni e la complessità del programma, la brevità di questo manuale potrebbe sorprendervi. Non preoccupatevi: sul sito web di Fly! II (www.iflytri.com) troverete un manuale illustrato completo che potrete stampare. Visitate http://www.iflytri.com. Grazie a questo accorgimento, il prezzo del pacchetto viene alleggerito dei costi di stampa e produzione, senza contare la possibilità di eliminare i ritardi della stampa e fornirvi un manuale totalmente aggiornato. Infatti, il manuale in linea viene aggiornato ogni volta che viene modificato il programma. Questa guida di partenza rapida vi fornisce tutte le informazioni essenziali per installare Fly! II sul vostro sistema, per configurare le opzioni principali e per pilotare uno degli aerei meno sofisticati attorno a un aeroporto. Ricordate che questo è un manuale ridotto; per procurarvi quello completo vi basterà un clic del mouse.

PRIMA DI COMINCIARE:

Fly! II è un pacchetto di simulazione molto sofisticato e voluminoso, che offre prestazioni di gran lunga superiori a tanti simulatori di volo usati dai militari o dalle compagnie aeree sui mainframe di qualche anno fa. Pertanto, è configurato per sfruttare, nel miglior modo possibile, tutte le risorse del vostro sistema. Se volete risparmiare tempo, accertarvi che tutto sia impostato nel modo giusto. Un'installazione effettuata a regola d'arte vi offrirà grossi benefici in termini di prestazioni.

CHE COSA SERVE:

I requisiti minimi di Fly! II sono i seguenti:

Windows 95/98/ME/2000
1,3 GB liberi su disco o partizione non compressa per l'installazione minima; 1,75 GB per l'installazione completa
64 MB di RAM fisica (consigliati 128 MB)

Lettore CD-ROM 4x (lettore CD-ROM 24xo superiore se si desidera accedere alle mappe da CD)
Pentium II 333 MHz (consigliato Pentium III 450 MHz o superiore)
Scheda video con accelerazione hardware e 16 MB di RAM (consigliati 32 MB)

I requisiti minimi appena citati non sono negoziabili per la RAM e la scheda video: se installate Fly! II su un sistema che non li soddisfa, il simulatore semplicemente non partirà! Per il resto, è chiaro che un processore più potente, una scheda video migliore e una maggiore quantità di RAM miglioreranno le prestazioni. Lo spazio su disco è un parametro che consente diversi compromessi: anche se il minimo assoluto per installare i file del programma e degli aerei sono 1,3 GB; per risparmiare spazio potete non installare alcune mappe. Ma di questo ne riparleremo più avanti.

PERIFERICHE DI GIOCO:

Si può usare Fly! II con la sola tastiera, ma l'esperienza si rivelerà frustrante. Tutti gli aerei offerti da Fly! II, realmente esistenti, si dovrebbero pilotare usando una cloche, ma anche un joystick va bene. L'elicottero Bell 407 si pilota usando un joystick, del resto tutti gli elicotteri del mondo hanno una barra di comando (il ciclico).

Se volete usare la stessa periferica di gioco per tutti gli aeromobili offerti dal simulatore, vi consigliamo un buon joystick. Fly! II può essere facilmente configurato per sfruttare tutti i suoi pulsanti e comandi, così da controllare numerose funzioni del simulatore senza dover toccare la tastiera o il mouse.

Le stesse case produttrici di joystick offrono anche delle cloche. Usandone una, potrete rendere la vostra esperienza di pilotaggio molto più realistica. Il passo successivo è quello di munirvi di una pedaliera, ideale soprattutto per i plurimotori e l'elicottero. Infine, è utile avere una manetta separata, singola o doppia. Le manette doppie sono molto comode; Fly! II, comunque, vi permette di gestire con una sola manetta due motori, separatamente o in sincronia. Inoltre, Fly! II supporta diverse periferiche di gioco, così vi sarà molto facile passare da un joystick a una cloche quando cambiate aereo.

Fly! II richiede l'uso di un mouse. A differenza di molti altri simulatori, che mostrano sul video molti interruttori e comandi ma rendono necessarie complicate sequenze di tasti per usarli, Fly! II vi permette di azionare tutti i comandi visibili con il mouse,

proprio come se foste a bordo di un vero aereo. Inoltre, molti di questi comandi si possono azionare anche usando la tastiera.

PREPARAZIONE DEL SISTEMA:

Durante l'installazione, Fly! II valuterà le caratteristiche hardware del vostro sistema, (soprattutto la scheda video e il monitor) e si configurerà automaticamente per sfruttare al meglio le risorse disponibili. È importante che, prima di installare Fly! II, la scheda video sia correttamente configurata e funzionante; lo stesso vale per almeno una delle periferiche di gioco che prevedete di usare. Se avete dei problemi con la grafica, questo è il momento giusto per risolverli.

Quando siete pronti per installare Fly! II, vi consigliamo di riavviare il computer, per riportare il sistema operativo alle condizioni iniziali. Fatto ciò, chiudete tutte le applicazioni in esecuzione e tutte le finestre aperte (ridurle a icona non basta). Controllate la parte destra della barra delle applicazioni di Windows, cliccate col pulsante destro sull'icona di ogni applicazione e scegliete "chiudi" oppure l'opzione che la toglie dalla memoria. È bene eseguire questi passaggi anche ogni volta che prevedete di eseguire Fly! II: assegnando al simulatore la massima quota possibile delle risorse di sistema, otterrete le migliori prestazioni e la maggiore velocità possibile.

INIZIO DELL'INSTALLAZIONE DI FLY! II (Windows):

INSTALLAZIONE DI DIRECTX 8:

Fly! II richiede le librerie grafiche Microsoft DirectX 8a. Se siete certi che DirectX 8a sia già installato, potete passare direttamente a installare Fly! II. Se non avete DirectX 8a, o se non ne siete sicuri, cominciate a installare DirectX 8a. Se avete la versione inglese di Fly! II, troverete DirectX 8a nella cartella DirectX. Se non trovate questa cartella sul vostro CD, scaricate l'ultima versione di DirectX dal sito http://www.microsoft.com/directx. Dopo l'installazione di DirectX 8a, potrebbe essere necessario riavviare il PC.

Inserite il CD di distribuzione nel vostro lettore CD-ROM. Se la funzione di AutoPlay del vostro PC è abilitata, vedrete apparire automaticamente la prima schermata di installazione. Se quest'ultima non appare, effettuate i seguenti passaggi:

1.) Cliccate due volte sull'icona "Risorse del computer", sullo sfondo di Windows. Di solito si trova in alto a sinistra.

2.) Quando la finestra "Risorse del computer" è aperta, cliccate due volte sull'icona del lettore CD-ROM (di solito, è l'unità D).

3.) Quando la finestra del lettore CD-ROM è aperta, cliccate due volte sull'icona "Setup".

LA PARTE LEGALE:

All'inizio dell'installazione vedrete apparire, come prima cosa, l'accordo di licenza. Cliccate sul pulsante di accordo per proseguire.

Se cliccate sul pulsante di disaccordo, l'installazione verrà terminata. Inoltre, il vostro PC emetterà una nota ultrasonica, non udibile. Numerose squadre di cani da attacco di Terminal Reality sono state sguinzagliate per tutta la nazione e in questo preciso momento stanno pattugliando il vostro quartiere. Le belve sono addestrate a entrare in tutte le case da cui sentono uscire questa nota ultrasonica e prelevare i CD di Fly! II, che sono impregnati con uno speciale aroma ai ferormoni, impercettibile all'uomo. Siete stati avvertiti...

LA SCELTA È VOSTRA:

Ora, vedrete apparire una schermata che vi offre tre diverse possibilità di installazione.

Minima:

Questa è l'installazione che occupa meno spazio su disco (1,3 GB): installa i file del programma, degli aerei e delle carte sezionali più importanti, ma non tutte. Fly! II funzionerà perfettamente, ma mostrerà soltanto aeroporti e scenari "generici" con pochi dettagli e riferimenti al "mondo reale".

Completa:

Questa è l'installazione consigliata per la maggior parte degli utenti. Occupa 1,75 GB su disco e include tutti i file del programma, dello scenario (dati topografici e altimetrici, strade, fiumi e dettagli aggiuntivi sugli aeroporti, come le corsie di rullaggio), più tutte le carte sezionali

FAA di cui Fly! II dispone. Sono simili alle mappe aeronautiche che trovereste su qualunque aereo.

Personalizzata:

Questa opzione vi permette di specificare quali componenti volete installare, nel caso abbiate poco spazio.

PER CONTINUARE L'INSTALLAZIONE:

Ora vi verrà chiesto di specificare in quale posizione installare i file di Fly! II. Per la maggior parte degli utenti, va benissimo la cartella predefinita (C:\Programmi\Terminal Reality\Fly! II). Se volete cambiarla, per esempio perché avete qualche altro disco o partizione con più spazio libero, potete cliccare su "Sfoglia...", per specificare una diversa locazione oppure scrivere direttamente il nuovo percorso.

Il programma inizierà a copiare i file su disco; a seconda della velocità del CD e del disco, l'installazione potrebbe durare anche parecchi minuti. Prendetevi una tazza di caffè e godetevi la colonna sonora e le schermate mostrate dal programma.

SE CAMBIATE IDEA...

Per togliere Fly! II dal vostro sistema, cliccate sulla voce "Impostazioni" del menu Avvio/Start di Windows, quindi scegliete "Pannello di controllo". Quando apparirà il Pannello di controllo, cliccate su "Installazione applicazioni", fate scorrere l'elenco dei programmi e cliccate su Fly II.

INSTALLAZIONE DI FLY! II (Macintosh)

I requisiti minimi per far girare Fly! II su un Macintosh sono:

MacOS 8.6 o più recente (MacOS X da definire)
500 MB di spazio libero su disco (1,6 GB per l'installazione completa)
64 MB di RAM fisica (consigliati 128 MB)

Lettore CD-ROM 4x (lettore CD-ROM 24x o superiore se si desidera accedere alle mappe da CD)
PowerPC G3 350 MHz (consigliato PowerPC G4)
Scheda video con accelerazione hardware e 16 MB di RAM (consigliati 32 MB)
I computer iMac possiedono solo 8 MB di RAM video, per cui sono ancora in corso i test per verificare se il supporto AGP possa compensare la mancanza di RAM necessaria.
Nota: i requisiti per i Mac non sono ancora stati verificati. Queste specifiche sono basate sulle prestazioni tipiche di un computer PC.

MacOS 8.6 e 9.x: ricordate che Fly! II richiede, come minimo, i driver video OpenGL versione 1.2.1, GameSprockets 1.7.5 e la versione 1.2.5 di CarbonLib. Controllate quale versione è installata. Se necessario, troverete queste versioni sul CD di installazione di Fly! II.

Inserite il CD di distribuzione nel vostro lettore CD-ROM. Se, quando caricate il CD, la finestra non si apre automaticamente, aspettate che appaia la rispettiva icona, quindi cliccateci sopra due volte per aprirla, dopodiché cliccate due volte sull'icona di installazione di Fly! II.

Durante l'installazione, potrete impostare diverse opzioni, fra cui quali file installare e in quale punto del vostro Macintosh copiarli.

L'installazione semplice è quella che consigliamo alla maggior parte degli utenti: comprende i file fondamentali del programma, degli aerei e alcune mappe.L'installazione personalizzata vi permette di scegliere che cosa installare, oltre che effettuare un'installazione minima per chi ha poco spazio o di includere mappe aggiuntive.

Di norma, Fly! II viene installato sul disco di partenza. Se volete, potete installarlo su un disco diverso oppure copiarlo all'interno di una cartella già esistente, per esempio una contenente i simulatori di volo.

AGGIUNTA/RIMOZIONE/DISINSTALLAZIONE (Macintosh)

Se in futuro volete aggiungere dei componenti, inserite il primo CD-ROM e fate partire il programma di installazione, proprio come se steste installando Fly! II per la prima volta.

Per disinstallare Fly! II, trascinate la cartella Fly! II nel cestino. Per eliminare degli scenari, aprite la cartella Scenery di Fly! II e trascinate nel cestino gli scenari che non volete più. Nota: questi file non verranno effettivamente cancellati fino a quando non vuoterete il cestino.

COME TERMINARE L'INSTALLAZIONE E AVVIARE FLY! II

L'ultimo passaggio dell'installazione vi chiederà se volete lanciare subito Fly! II. Se non volete farlo, allora siete più disciplinati della media... comunque, potrete sempre far partire il simulatore in qualsiasi momento, cliccando sull'icona di Fly! II presente sullo sfondo.

Se non riuscite ad aspettare, cliccate sulla casella "Avvia Fly! II ora" e quindi su "Fine".

Durante il caricamento dei primi moduli del programma, vedrete una splendida panoramica del Pilatus PC-XII e, quindi, la schermata delle opzioni di avviamento di Fly! II:

Questa schermata appare di norma ogni volta che avviate Fly! II, ma non preoccupatevi: le opzioni di avviamento vanno impostate una volta sola.

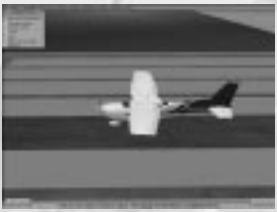
L'opzione più importante è quella del dispositivo di resa, ossia il gruppo di driver software che sfrutta nel modo più efficiente le potenzialità del vostro sistema e della sua scheda grafica. Cliccate sulla freccia puntata in basso, all'estremità destra della strisce "Dispositivo di resa", e vedrete apparire un elenco di versioni del driver DirectX (gli utenti Macintosh vedranno apparire solo il driver OpenGL).

È possibile che appaiano più opzioni di quelle supportate dal vostro sistema; basta seguire un semplice accorgimento: se i driver DirectX sono supportati, vedrete apparire il nome della vostra scheda video nella barra di menu sotto le opzioni del dispositivo di resa. Scegliendo un driver DirectX non supportato, lo spazio per il nome della scheda video sarà vuoto; inoltre, Fly! II non funzionerà correttamente e il vostro sistema potrebbe persino bloccarsi. Scegliete un driver supportato dalla vostra scheda video; se avete dei dubbi, può essere una buona idea scegliere in prima approssimazione DirectX 7.

Almeno per la prima volta, vi consigliamo di usare la risoluzione e il numero di colori suggeriti. Potrete sempre cambiarli in seguito, tenendo conto che una maggiore risoluzione o un numero di colori più alto possono rallentare il sistema. Infine, aprite il menu a discesa per indicare a Fly! II di quanta memoria dispone la vostra scheda video. Se non lo sapete, leggete attentamente le scritte che il vostro sistema visualizza all'avvio: di solito, la quantità di RAM installata sulla scheda video appare in alto a sinistra non appena azionate l'interruttore. Siate dei falchi, perché le scritte non restano sul monitor a lungo. Ricordatevi di accendere, come prima cosa, il monitor altrimenti addio scritte!

Anche se molti parametri operativi di Fly! II possono essere cambiati "al volo", da dentro il simulatore, queste opzioni fondamentali restano fisse per ogni sessione di Fly! II. L'unico modo per cambiarle è quello di uscire dal simulatore e farlo partire di nuovo.

PROCEDIAMO!



Dopo aver configurato tutto, cliccate sulla barra "Start Fly! II": tutte le opzioni da voi modificate verranno memorizzate, senza che alla prossima partenza dobbiate fare altro. Apparirà un'immagine in bianco e nero del nuovo magnifico elicottero Bell 407 e del suo indicatore di carburante, che segnala a che punto è il caricamento, mentre lo schermo si colora gradualmente partendo dal centro.

A caricamento finito, avrete una panoramica dell'aeroporto internazionale di San Francisco, quindi salirete a bordo dell'aereo predefinito: il TRI Flyhawk. Cliccate sulla barra "Volo rapido", alla base dello schermo, per cominciare.

IMPOSTAZIONI DEL SIMULATORE:

Si tratta delle funzioni di comando offerte dal programma di Fly! II, piuttosto che dagli aeromobili.

OTA PER GLI UTENTI MAC:

Fra la versione Windows e Macintosh di Fly! II esistono pochissime differenze, dovute soltanto alla diversità della tastiera e al fatto che il mouse del Mac ha un solo pulsante mentre sui PC Windows ne vengono usati due. Eccole:

1. Quando usate il mouse per regolare i comandi in cabina (manopole delle radio e simili) tenendo premuto il tasto Ctrl, potrete emulare su Mac la pressione del pulsante destro del mouse Windows. Cliccando con il pulsante sinistro (Windows) o cliccando e basta (Mac) si ottiene la riduzione di un valore oppure di ruotare una manopola in senso antiorario, mentre cliccando con il pulsante destro (Windows) o con Ctrl (Mac) si aumenta un valore o si ruota una manopola in senso orario. Questa è l'unica funzione di Fly! II che sul Macintosh richiede il tasto Ctrl.

2. Tutte le altre volte che vedrete citato il tasto Ctrl in questo manuale, sul Macintosh premete il tasto di comando, ossia quello indicato dal piccolo simbolo del "quadrifoglio".

BARRA SPAZIATRICE:

Per concedere al simulatore la massima superficie video, Fly! II non visualizza la barra del menu in alto. Se volete richiamarla, premete la BARRA SPAZIATRICE; per farla sparire, premete ancora la BARRA SPAZIATRICE.

Per richiamare i singoli menu a cascata o per scegliere una loro voce, cliccateci sopra con il mouse. Sotto windows, le combinazioni Alt-tasto non sono supportate. Tutte le voci del menu sono discusse dettagliatamente nella documentazione elettronica. Per il momento, queste sono le uniche di cui avrete bisogno:

Menu FILE: cliccate su "Esci" per abbandonare Fly! II

Menu OPZIONI: Qui tratteremo soltanto le opzioni che potrebbero avere un impatto sui vostri primi voli. Per tutte le altre, consultate la documentazione elettronica.

Usate "Data e ora" per scegliere l'ora e per ammirare i fantastici effetti di illuminazione di Fly! II. (CONSIGLIO: Fly! II prende come riferimento per l'illuminazione l'ora di sistema). Premendo T sulla tastiera potrete

avanzare di mezz'ora per volta, mentre premendo MAIUSC-T potrete tornare indietro dello stesso lasso di tempo.

Premendo Pausa potrete fermare la simulazione, cosa che si ottiene anche premendo P. Per togliere la pausa, premete nuovamente P. Scegliendo "Silenzio" oppure premendo Ctrl-M sulla tastiera, potrete eliminare tutti i suoni del simulatore. Le altre funzioni di questo menu sono spiegate dettagliatamente nel manuale in linea.

Menu PIANO DI VOLO: Tutti i dettagli sulla pianificazione di volo sono presentati dalla documentazione elettronica. Per raggiungere velocemente un aeroporto diverso, cliccate su "Elenco aeroporti", inserite il nome o la sigla dell'aeroporto che vi interessa e quindi cliccate su "Teletrasporta" per raggiungerlo immediatamente.

Menu AEREI: usatelo per scegliere quale aereo o elicottero volete pilotare. La voce "Teletrasporto" di questo menu funziona esattamente come quella del menu Piano di volo. Inoltre, vi permette di raggiungere qualunque latitudine e longitudine desiderata.

L'opzione "Spostamento" vi consente di spostare l'aereo in 3D senza pilotarlo. Quando l'opzione è abilitata (apparirà la relativa indicazione nell'angolo inferiore destro dello schermo), potrete spostare l'aereo in avanti, indietro, a destra e a sinistra, usando i tasti freccia; quanto più a lungo premerete un tasto, tanto più velocemente l'apparecchio si sposterà in quella direzione. I tasti Q e A servono per cambiare quota. Per arrestare lo spostamento, premete S. La modalità Spostamento può essere attivata in qualunque momento premendo S. Spostando un aereo in questo modo, i suoi parametri operativi non vengono modificati: se all'inizio il vostro aereo si trova parcheggiato presso un aeroporto e lo spostate in alto di qualche centinaio di metri, otterrete semplicemente di "sospenderlo" in quota, lasciandolo immobile. Non appena uscirete dalla modalità Spostamento, entrerà in gioco la dinamica di volo e l'aereo inizierà a cadere, puntando il muso verso il basso per effetto della sua stabilità intrinseca. Ecco un modo eccitante per iniziare un volo! Se vi siete persi nel labirinto di piste e corsie di rullaggio di un grosso aeroporto, scegliete una delle visuali a disposizione per osservare il vostro aereo dall'alto (ne parleremo più avanti), regolate lo zoom per farvi un'idea di dove siete, quindi spostate l'aereo verso la pista che vi interessa.

Menu TEMPO: è discusso dettagliatamente nella documentazione elettronica, ma se volete provare a modificare qualche opzione, procedete pure! Vi permette di impostare le condizioni meteo globali (pioggia e così via), i venti di superficie e ai vari livelli di quota e di specificare fino a tre diversi strati di nuvole. Una delle opzioni più interessanti per chi ha

accesso a Internet è "Carica METAR". Il manuale elettronico la descrive più dettagliatamente; in ogni caso, serve per caricare dati meteorologici "reali", validi, in tempo reale, per tutto il tragitto del vostro volo.

Menu MULTIGIOCATORE: è discusso dettagliatamente nella documentazione in linea. Vi permette di connettervi con altri giocatori via Internet oppure tramite il server Terminal Reality dedicato a Fly! II.

Menu FINESTRE: vi permette di selezionare le visuali esterne (che tratteremo più avanti) e di attivare o disattivare diverse altre finestre. Fra queste ultime citiamo una visuale ingrandita del ricevitore GPS montato nel pannello strumenti di certi aerei, le mappe sezionali FAA (che indicano, in tempo reale, la posizione del vostro aereo) e le mappe dei vettori (mappe schematiche, simili a quelle usate dai sistemi avanzati di gestione del volo). Tutte queste finestre sono trattate dettagliatamente nel manuale elettronico, assieme ad alcune funzioni aggiuntive.

Menu GUIDA: richiama i manuali elettronici e dà accesso ai siti web di TRI che offrono assistenza per Fly! II.

LE VISUALI:

Premendo il tasto C, si sceglie una nuova visuale. Premendo più volte questo tasto, potrete richiamare, in sequenza, diverse visuali:

Visuale in cabina:

Si tratta della visuale principale del simulatore. Mostra ciò che vedreste se foste effettivamente seduti ai comandi.

Per guardarsi attorno:

Esistono due modalità di osservazione nella visuale in cabina: all'esterno (si guarda dai finestrini) e all'interno (si osservano diverse parti della cabina).

Per guardare all'esterno:

Premendo il tasto Ctrl assieme al tasto freccia destro o sinistro si ottiene di "girare la testa" nella direzione corrispondente di 45 gradi per volta (potete anche guardarvi direttamente alle spalle, come se aveste il collo di

gomma). Quando premete Ctrl, vedrete apparire delle frecce gialle lampeggianti che vi indicano le visuali aggiuntive disponibili. Quando volete tornare a guardare fuori dal parabrezza, premete MAIUSC-F1. Usando, come già descritto, i tasti freccia su e giù, potrete raggiungere con lo sguardo altre porzioni della cabina (leggete più avanti).

Per guardare all'interno:

Per modificare la visuale interna in cabina esistono due possibilità: usare il mouse oppure i tasti freccia assieme a MAIUSC.

La ricchezza di dettagli dei pannelli strumenti di Fly! II è tale che nessuna visuale potrà mostrarvi tutti gli strumenti. Comunque, spostando il mouse verso i confini dello schermo, farete scorrere la visuale in quella direzione, rendendo visibile una nuova porzione del pannello strumenti inquadrato. Spostare il mouse verso l'alto o il basso equivale a guardare nella medesima direzione. Dunque, guardando per esempio verso l'alto, vedrete una porzione sempre più ampia del parabrezza e una sempre più piccola del pannello strumenti. Tutti gli elementi dei pannelli in queste visuali sono attivi; vale a dire che potete manipolare direttamente interruttori e manopole con il mouse.

A bordo degli aerei esistono zone speciali che non sono visibili osservando il pannello strumenti, anche perché le dovrete raggiungere soltanto di rado. Perfino a bordo di un aereo da addestramento semplice come il "Flyhawk", ogni tanto dovrete guardare verso il piedistallo dei comandi, che sta in basso, verso il pavimento. Le cabine degli aerei avanzati come il Pilatus e il TRI Barracuda B200 a turbina o il jet TRI Peregrine 800 sono brulicanti di comandi, anche sul piedistallo, sulle pareti laterali e perfino sul soffitto! Per vedere queste zone, tenete premuto il tasto Ctrl. All'estremità dello schermo vedrete apparire delle frecce gialle che indicano in quali direzioni sono disponibili delle visuali aggiuntive, come è già stato spiegato prima, sotto la voce "Per guardare all'esterno". È sufficiente cliccare sulla freccia desiderata, sempre tenendo premuto Ctrl. Qualunque visuale su un grosso pannello strumenti può essere fatta scorrere usando il mouse oppure premendo MAIUSC e i tasti freccia. Per tornare alla visuale principale, premete Ctrl-frecce oppure MAIUSC-Home.

Infine, se volete far sparire l'intera cabina, in modo che tutto lo schermo mostri ciò che si vede dal parabrezza, premete MAIUSC-C. Per far riapparire la cabina, premete ancora MAIUSC-C.

Visuali esterne:

Ogni volta che premete C, richiamerete una nuova visuale. Nell'ordine in cui appaiono, le visuali offerte sono:

Visuale agganciata:

Questa visuale è sempre rivolta verso l'aereo e si comporta come se gli fosse fisicamente agganciata. L'obiettivo si trova sempre nella stessa posizione rispetto al vostro aereo e si sposta di conseguenza quando quest'ultimo beccheggia o rolla. Per spostare questa visuale attorno all'aereo, procedete come per tutte le altre, ossia premete il tasto Ctrl e uno dei tasti freccia oppure premete i tasti + e - per regolare lo zoom. Premendo Ctrl-più e Ctrl-meno si muove lo zoom lentamente, mentre, premendo MAIUSC-più e MAIUSC-meno lo si muove velocemente.

Visuale di inseguimento:

Questa visuale simula il punto di vista di un altro aereo che si trova direttamente dietro al vostro, influenzato nello stesso identico modo dalle leggi fisiche. Quando manovrate, questa visuale riprende il vostro aereo da una posizione obliqua, per tornare gradualmente a poppa quando tornate in volo piano. Potete impostare la posizione iniziale dell'obiettivo usando gli stessi comandi citati prima (Ctrl, tasti freccia e +/-).

Visuale dell'osservatore:

Somiglia alla visuale agganciata, in quanto l'obiettivo è sempre puntato verso il vostro aereo; però si trova a una distanza fissa e non viene influenzato dall'assetto. Per esempio, se l'obiettivo è fissato trecento piedi a nord del vostro aereo, rimarrà sempre in quella posizione. Se volate in direzione est, vedrete il lato sinistro del vostro aereo, mentre virando verso nord ne scorgerete la prua. Questa visuale si comanda con gli stessi tasti citati prima.

Visuale di passaggio:

L'obiettivo si trova fisso nello spazio, circa un quarto di miglio davanti al vostro aereo e si sposta per seguirvi mentre gli passate davanti. Quando sarete passati, l'obiettivo balzerà in avanti verso una nuova posizione, per riprendere nuovamente il vostro passaggio. Con questa visuale, si possono usare soltanto i comandi dello zoom.

Visuale dalla torre:

Assomiglia alla visuale di passaggio, ma l'obiettivo è sempre fisso in un punto prestabilito, di solito la torre di controllo dell'aeroporto da cui siete decollati. Il vostro aereo si trova sempre al centro dello schermo e potete utilizzare i comandi dello zoom. Attenzione: se vi allontanate troppo, sparirete.

COMANDI DEGLI AEREI:

Dato che ci stiamo avvicinando alla fase di volo vera e propria, scegliamo un aereo più semplice del turboelica Pilatus PC-XII, per esempio il quadriposto da addestramento TRI Flyhawk. Si tratta di un aereo piccolo e robusto, molto simile ai classici apparecchi da addestramento su cui migliaia di persone hanno imparato a volare.

Se non vedete apparire il menu alla sommità dello schermo, premete la BARRA SPAZIATRICE per richiamarlo. Cliccate sulla voce "Aerei". Quando compare il menu, cliccate su "Scegli l'aereo". Vedrete l'omonima finestra di dialogo, che mostra delle miniature di tutti gli aerei offerti da Fly! II (se non vedrete comparire il TRI Flyhawk, usate la barra di scorrimento sulla destra per muovervi fra gli aerei a disposizione fino a farlo apparire). Cliccate due volte sul nome o sull'immagine del Flyhawk.

Vi troverete ai comandi del Flyhawk, fermi a terra, presso l'aeroporto internazionale di San Francisco con il motore già avviato (comunque fra qualche minuto imparerete come avviare e fermare da soli i motori di qualunque aereo). Se volete dare un'occhiata agli altri aerei di Fly! II, questo è il momento giusto, soprattutto se avete già qualche esperienza di volo e volete vedere che cosa offre il simulatore. Se siete principianti, invece, vi consigliamo caldamente di utilizzare il Flyhawk per il vostro primo volo. Tutte le istruzioni che seguono implicano che vi troviate ai comandi di questo apparecchio.

Finché siete ancora a terra, è una buona idea provare a richiamare le visuali interne ed esterne. Quando si sale a bordo di un nuovo aereo, come prima cosa appare la classica visuale predefinita dalla cabina, che permette di guardare verso prua, oltre il parabrezza, e mostra una parte

del pannello strumenti. Provate a spostare il puntatore del mouse verso i confini dello schermo: noterete che la visuale scorre per permettervi di vedere altre porzioni della cabina. Si ottiene esattamente lo stesso risultato premendo MAIUSC e i tasti freccia.

Ora premete, senza lasciarlo, il tasto Ctrl. Vedrete apparire delle frecce gialle lampeggianti, che indicano in quale direzione sono disponibili altre visuali. Come prima cosa, limitiamoci a dare un'occhiata a bordo. Tenete premuto il tasto Ctrl e premete una sola volta il tasto freccia destro o sinistro.

Noterete che la visuale si è spostata di 45° nella direzione della freccia. Ogni volta che premerete Ctrl-freccia, farete "ruotare la testa" di altri 45°. Potete continuare a ruotare fino a guardarvi alle spalle, come se aveste il collo di gomma. Nel Flyhawk, oltre ai sedili posteriori potete vedere anche al di fuori del finestrino di poppa. Sugli aerei più grossi, ammirerete il lussuoso arredamento della carlinga.

Per tornare alla visuale verso prua, potete continuare a premere Ctrl-freccia; comunque, esiste un sistema più breve: premete MAIUSC-F1, che permette di tornare subito alla visuale verso prua, indipendentemente da com'è orientato l'obiettivo.

Ora, tenete nuovamente premuto il tasto Ctrl. Noterete che, oltre alle frecce lampeggianti a destra e a sinistra, ce n'è una che punta verso il basso. Senza lasciare Ctrl, premete il tasto freccia giù.

Così facendo, vedrete il piedistallo dei comandi del Flyhawk, che è piuttosto semplice: vi troverete soltanto una rotella del trim sulla sinistra, una maniglia rossa della valvola del carburante e un selettore dei serbatoi in basso. Noterete anche il freno di parcheggio: una grossa maniglia sotto il lato sinistro del pannello.

Questa visuale è ottima per vedere chiaramente come azionare ogni comando di bordo usando soltanto il mouse. Spostate il puntatore sopra la maniglia del freno di parcheggio e osservate che assume la forma di una mano. Ogni volta che vedete il puntatore a forma di mano, significa che potete azionare un comando. Cliccate quindi con il mouse e notate che la maniglia viene tirata, attivando il freno di parcheggio. Per il momento, possiamo lasciarla così. Adesso passiamo al pannello

strumenti principale. Tenete nuovamente premuto Ctrl e vedrete apparire soltanto la freccia lampeggiante in su: significa che la visuale può essere spostata soltanto in quella direzione. Premete Ctrl-freccia su (oppure MAIUSC-F1) per tornare al pannello strumenti principale.

Prima di cominciare a volare, daremo un'occhiata a qualche altro comando via mouse. Osservate che lungo il lato sinistro del pannello del Flyhawk si trovano quattro piccoli indicatori. Difficili da leggere? Non c'è problema: spostate il puntatore sopra uno di essi e vedrete apparire il valore che indica.

Ora, scegliete un qualunque strumento che abbia una manopola di regolazione ferma nella posizione a ore 7, per esempio l'altimetro, che è il terzo grosso strumento da sinistra della fila superiore. Portate il puntatore sopra la manopola di regolazione: assumerà la forma di una mano e apparirà un riquadro per segnalarvi che avete "afferrato" il comando. Sotto Windows, tenendo premuto il pulsante destro del mouse si fa ruotare la manopola verso destra (senso orario), mentre tenendo premuto il pulsante sinistro la si fa ruotare in senso antiorario. Sui Macintosh, dove il mouse ha un solo pulsante, per far ruotare una manopola in senso orario si tiene premuto Ctrl sulla tastiera e si clicca con il mouse, mentre cliccando e basta la si fa ruotare in senso antiorario. Provateci! Noterete che, quanto più a lungo tenete premuto il pulsante del mouse, tanto più velocemente ruoterà la manopola. Il modo migliore per impostare un valore preciso è tener premuto il pulsante del mouse sino a quando non siete vicini, quindi rilasciarlo e dare gli ultimi ritocchi con alcuni clic aggiuntivi.

Adesso, diamo un'occhiata ad alcune funzioni aggiuntive di comando del mouse. Osservate la parte inferiore del pannello strumenti del Flyhawk (la si può raggiungere spostando il puntatore del mouse verso il basso): dovreste vedere due pomelli, uno grande e uno più piccolo. Proviamo ad azionare quello piccolo, che avvia il sistema alternativo di aria statica, un impianto di scarsa importanza per il vostro primo volo: portateci sopra il puntatore che assumerà la forma di una mano, cliccate una volta e il pomello verrà estratto; cliccate ancora per premerlo nuovamente. Questo comando ha due sole posizioni (premuto o estratto) e cliccandovi sopra è possibile sceglierne una. Tutti i comandi a due posizioni, per esempio gli interruttori della fila inferiore in basso a sinistra, si azionano nello stesso modo. È sufficiente portarci sopra il puntatore, spostarlo leggermente verso l'alto o il basso fino a vedere una freccia verso l'alto o il basso, quindi cliccare per spostare l'interruttore nella posizione desiderata.

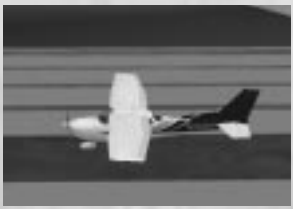
Adesso, raggiungete con il puntatore il grosso pomello nero, che si trova sopra e a sinistra di quello rosso. Si tratta della manetta: se volete essere sicuri che l'aereo non si sposti durante questa dimostrazione, controllate che il freno di parcheggio sia attivato (dovreste vedere la scritta "Freno di parcheggio" in basso a destra sul video). Se non lo è, tornate giù alla visuale del piedistallo e cliccate sulla maniglia, oppure premete semplicemente la combinazione di tasti MAIUSC-B (ne parleremo fra poco).

Portando il puntatore sopra la manetta, questa assumerà la forma di una freccia bifronte (cioè rivolta sia in avanti sia indietro). Questo simbolo vi comunica che il puntatore si trova sopra un comando con diverse posizioni intermedie e che potete usare il mouse per spostarlo nelle due direzione consentite. Cliccando poco sopra la manetta, la spingerete in avanti, mentre cliccandoci sotto la tirerete verso di voi. In alternativa, potete portare il puntatore a destra della manetta, tenere premuto il pulsante del mouse e "trascinare" il comando fino alla posizione desiderata (se il vostro joystick o cloche dispone di un comando della manetta oppure se avete una manetta separata, la manetta del Flyhawk tornerà alla posizione stabilita dal comando esterno una volta finito con questa dimostrazione). Provate ad azionare nello stesso modo la maniglia dei flap, che si trova a destra della manetta.

AVVIAMENTO AUTOMATICO:

Se azionate il comando sbagliato (per esempio, la miscela invece della manetta) spegnendo il motore, non preoccupatevi. Premendo il tasto E, potete avviare il motore quando è spento e spegnerlo quando è in volo. Se l'opzione "Avviamento realistico" è attivata, la procedura di avviamento attraverserà tutte le fasi necessarie ad avviare i motori di un vero aereo che, nel caso dei grossi aerei a turbina, possono essere molto numerose. In caso contrario, il motore (o i motori) si accenderanno di colpo.

LE VISUALI ESTERNE E L'ORA:



Quando provate i comandi, date anche un'occhiata all'esterno dell'aereo per vedere il loro effetto. Premete il tasto C per attivare la visuale agganciata (quando la richiamate, appare brevemente il suo nome in basso a sinistra). Usate le combinazioni Ctrl-frecce per trovare un buon punto d'osservazione, per esempio dietro l'aereo e di lato, di circa

45° sopra, quindi usate i tasti dello zoom fino a quando il Flyhawk non occuperà del tutto lo schermo.

Spostate delicatamente il joystick o la cloche verso destra o sinistra e vedrete gli alettoni (le superfici mobili incernierate vicino alla punta delle ali) muoversi verso l'alto e il basso. Ricordate che gli alettoni si muovono sempre in direzioni opposte: quando uno sale, l'altro scende e viceversa. Muovete il joystick o la cloche in avanti o indietro e vedrete muoversi il timone di profondità, montato sull'impennaggio orizzontale di coda. Se avete un comando separato per il timone di direzione, azionatelo e vedrete quest'ultimo muoversi a destra e a sinistra, montato sulla parte posteriore della deriva. Inoltre, vedrete anche girare il ruotino di prua. Controllate che il freno di parcheggio sia attivato (MAIUSC-B) e quindi azionate la manetta: sentirete il motore che sale e scende di giri, mentre il Flyhawk beccheggia di conseguenza. Potete chiudere la finestra degli assi come qualunque altra finestra di Fly! II, cliccando sulla X nell'angolo superiore destro.

Prima di abbandonare questa visuale, provate un altro dei numerosi comandi da tastiera di Fly! II. Il simulatore è stato concepito in modo che sia possibile azionare ogni comando in cabina, ma a volte è meglio utilizzare altri metodi. Per esempio, potete controllare la posizione dei flap da una visuale esterna come questa che state usando ora, senza dover tornare in cabina per azionare il comando sul pannello strumenti.

Premete il tasto F e vedrete (e sentirete) i flap del Flyhawk estendersi fino a raggiungere la loro prima posizione. Premendo ancora il tasto F, li estenderete ulteriormente, fino al loro limite. Premete MAIUSC-F per ritirarli, attraversando le posizioni intermedie che avete appena visto.

Diamo un'occhiata a un altro paio di funzioni prima di abbandonare questa visuale esterna.

IL TEMPO È DALLA VOSTRA PARTE:

Avviando Fly! II per la prima volta, se è sera, forse vi stupirete poiché l'ambiente sarà molto scuro. Infatti, Fly! II regola l'illuminazione in base all'ora del vostro computer. Siccome vogliamo che il nostro primo volo avvenga in pieno giorno, premete il tasto T per far avanzare il tempo di mezz'ora alla volta oppure MAIUSC-T per farlo indietreggiare, sempre di mezz'ora alla volta. Osservate come si sposta l'ombra sotto il Flyhawk. Infatti, Fly! II riproduce la posizione del sole (e, di notte, della luna e delle stelle) sempre nella corretta posizione. Fate avanzare o indietreggiare il tempo fino a quando l'ombra dell'aereo si trova quasi esattamente sotto di esso. A quel punto, sarà all'incirca mezzogiorno.

SI VOLA!

Ora, sapete quanto serve per condurre in volo il vostro Flyhawk sopra la baia di San Francisco. L'apparecchio si trova proprio in fondo alla pista dell'aeroporto internazionale di San Francisco.

Per questo semplice volo, dovete tenere sotto controllo sono tre strumenti. Vi consigliamo di far scorrere il pannello strumenti in modo da vedere soltanto le due file superiori di strumenti, più metà del contagiri (terzo strumento dal basso, terza fila da destra). Lo strumento più importante è probabilmente l'anemometro.

La sua funzione è quella di indicare con quale velocità il Flyhawk si muove nell'aria. Per questo volo, vi conviene tenere la sua lancetta all'interno dell'arco verde, tirando o spingendo il joystick o la cloche. Spingendo in avanti questo comando, il muso si abbassa e l'aereo tende a scendere, guadagnando velocità; tirandolo verso di voi, il muso si solleva e l'aereo tende a salire, perdendo velocità.

Due strumenti più a destra, si trova l'altimetro, che somiglia a un orologio. La lancetta lunga segna le centinaia di piedi sopra il livello del mare, mentre quella corta indica le migliaia di piedi. Dunque, per esempio, la posizione delle "tre e un quarto" indica che vi trovate a 3500 piedi di quota. Ricordate sempre che l'altimetro indica una quota relativa al livello del mare, non a quello del suolo. Però, dato che tutti gli aeroporti della baia di San Francisco si trovano più o meno sul livello del mare, in questo volo non dovremo occuparci di tale differenza.

Infine, due strumenti sotto l'altimetro troverete il contagiri, che funziona esattamente come quelli montati sulle automobili e indica a quale velocità sta girando il motore. In questo breve volo, lo utilizzeremo come riferimento per la quantità di manetta da usare al decollo, in salita, in crociera, in discesa e all'atterraggio.

DECOLLO:

Premete il tasto B per rilasciare il freno di parcheggio, quindi aprite gradualmente la manetta fino al massimo. Se non avete una manetta

separata, premete 9, senza rilasciarlo, sul tastierino numerico (non il 9 che si trova nella fila di tasti numerici sopra le lettere). Per aprire la manetta poco per volta, premete 9 sul tastierino numerico, mentre per chiuderla premete 3.

Il Flyhawk inizierà ad accelerare lungo la pista. Se avete una pedaliera, usatela per tenere l'aereo lungo la mezzeria. In caso contrario, Fly! Il sincronizza automaticamente i pedali e gli alettoni e per sterzare vi basterà muovere leggermente il joystick o la cloche verso destra o verso sinistra.

Tenete d'occhio l'anemometro. Quando sarà arrivato a circa 60 nodi, tirate leggermente il joystick o la cloche per sollevare il muso fin quasi a raggiungere il livello dell'orizzonte con la sommità del pannello strumenti. Sentirete il rumore di rotolamento delle ruote cessare quando l'aereo si stacca dalla pista e inizia a salire in aria. Congratulazioni: siete in volo! Lasciando la manetta aperta al massimo, spingete o tirate il joystick o la cloche per mantenere una velocità di circa 75-80 nodi.

TENETE L'AEREO DIRITTO!

Per il momento, dovete salire procedendo dritti, cosa molto semplice da ottenere: finché le ali sono livellate, l'aereo non devia dalla sua rotta. Se serve, spostate leggermente di lato il joystick o la cloche per tenere le ali livellate. Prendete come riferimento l'orizzonte e la sommità del pannello strumenti. Se è difficile vedere l'orizzonte al di sopra del pannello, premete è oppure MAIUSC-è per alzare o abbassare il vostro sedile, continuate a salire procedendo diritti sino a una quota di circa millecinquecento piedi (l'altimetro segnerà "l'una e mezza"). Ora, abbassate gradualmente il muso spingendo il joystick o la cloche in avanti, fino a quando l'altimetro non smetterà di muoversi. A quel punto, l'aereo inizierà ad accelerare.

Per mantenere la quota, continuate a spingere leggermente in avanti sui comandi. Quando raggiungete una velocità di 105-110 nodi, chiudete gradualmente la manetta fino a quando il contagiri non segnala circa 2200 giri: avete raggiunto l'assetto di crociera.

REGOLAZIONE DELL'ASSETTO:

Ricordatevi che dovete tenere sempre le mani sui comandi per mantenere una certa velocità di salita o la vostra quota attuale. Anche sugli aerei veri si verifica questo problema, che affatica molto il pilota nei lunghi voli; per compensare, si regola l'assetto usando il trim del beccheggio.

Potete richiamare la visuale sul piedistallo dei comandi e azionare la rotella del trim, usando il mouse; ricordate, però, che esistono anche i comandi da tastiera. Stabilite se dovete spingere o tirare la barra per mantenere la quota: nel primo caso, premete alcune volte 7 sul tastierino numerico, altrimenti premete 1, sempre sul tastierino numerico. Su un aereo vero, è possibile sentire l'effetto del trim sui comandi. Dato che attualmente Fly! II non supporta le periferiche di gioco con effetto di forza, dovrete regolare il trim, quindi lasciare momentaneamente i comandi e osservare se il muso tende a salire o a scendere. In entrambi i casi, riprendete i comandi, azionate ancora il trim e controllate di nuovo l'effetto nella regolazione. Quando avrete impostato l'assetto giusto, l'aereo procederà in volo piano senza alcun bisogno di toccare la barra.

AMMIRATE LE VISUALI:

Ora che l'aereo è in grado di volare da solo, almeno per qualche istante, potete ammirare le visuali. Come prima cosa, premete Ctrl e i tasti freccia destro e sinistro per guardare fuori dai finestrini laterali. Poi, premete il tasto C per richiamare in successione le visuali esterne disponibili. Per cambiare la posizione dell'obiettivo in diverse visuali, premete Ctrl e i tasti freccia. Quando siete pronti a proseguire il volo, tornate in cabina e premete A per disattivare il pilota automatico.

COME VIRARE:

Spesso, i profani pensano che gli aerei virino usando il timone di direzione, ma non è effettivamente così. Per virare, è necessario inclinare le ali. Nella prima figura, si vede un aereo che procede in volo piano. La forza generata dalle ali, chiamata portanza, è diretta verso l'alto, controbilanciando il peso dell'aereo, che naturalmente è diretto verso il basso.

Nella seconda figura, l'aereo è inclinato. La portanza ora è diretta sia verso l'alto sia lateralmente. È proprio quest'ultima componente che frena la tendenza dell'aereo a procedere in linea retta, se ricordate le leggi della dinamica, e lo fa virare. Pertanto, per virare, è necessario inclinare l'aereo verso la direzione desiderata.

Come si ottiene questo risultato? Spostando lateralmente il joystick o la cloche. Non è molto diverso dallo sterzare il volante di un'auto, ma c'è una differenza importante: su un'auto, il volante resta girato per tutta la durata della curva, fino a quando si torna in rettilineo. Un aereo, invece, continua a inclinarsi nella direzione in cui la barra è spostata, fino a quando non la si riporta al centro. Dunque, tenendo la barra spostata di lato, otterreste sicuramente di iniziare una virata in quella direzione, però l'aereo continuerebbe a ruotare sul proprio asse fino a capovolgersi!

Per virare su un aereo sono necessari quattro passaggi:

1.) Iniziate la virata spostando il joystick o la cloche nella direzione desiderata.

2.) Quando avete raggiunto l'angolo di rollio desiderato, riportate i comandi al centro. Se necessario, spostateli leggermente per mantenere l'angolo di rollio. Continuate così fino a quando l'aereo non sarà puntato nella direzione che v'interessa.

3.) Ora spingete, spostando il joystick o la cloche nella direzione opposta per livellare le ali.

4.) Quando le ali sono livellate, riportate i comandi al centro.

Noterete che durante una virata il muso dell'aereo tende ad abbassarsi. Per compensare, tirate leggermente i comandi in modo che resti alla stessa distanza dall'orizzonte rispetto al volo piano (se v'interessa capire il perché, consultate il manuale in linea).

Ora che sapete come modificare la direzione di volo, potete iniziare un piccolo giro turistico. Per esempio, partendo dall'aeroporto internazionale di San Francisco spingetevi verso la costa, a ovest, quindi virate a destra per raggiungere le spiagge a nord. Non ci vorrà molto prima di raggiungere il famoso Golden Gate Bridge. Riuscirete a resistere alla tentazione di passarci sotto?

Quando sarete vicini al ponte, iniziate una dolce virata a destra, in direzione est, sorvolate il ponte e ammirate la baia di San Francisco di fronte a voi. Alla vostra destra potete ammirare gli alti palazzi del centro cittadino. Se volete, fate qualche giro sopra la città per esplorarla. Potete anche ammirare il panorama dai finestrini laterali del vostro Flyhawk.

Prima o poi, comunque, dovrete atterrare. Trovare un aeroporto adatto è piuttosto semplice. Quando state sorvolando la zona orientale della città,

potete seguire la costa fino a tornare a SFO e atterrare proprio sul luogo da dove siete decollati. Oppure seguite il lungo Oakland Bay Bridge, verso destra, e scegliete fra la stazione aeronavale di Alameda (tranquilli, avete il permesso di atterrare anche laggiù!) o l'aeroporto internazionale di Oakland, che si trova più a sud, lungo la costa orientale della baia.

Se volete utilizzare il sistema radio di navigazione del vostro Flyhawk, che comprende un GPS AlliedSignal KLN-89 perfettamente funzionante (troverete tutte le istruzioni necessarie nel manuale in linea). Nel frattempo, se non riuscite a scorgere un aeroporto nei paraggi (cercate le lunghe strisce nere delle piste), avete un'altra possibilità: guardare le mappe! Fly! Il vi offre due diversi tipi di mappe da consultare.

Premendo il tasto M si aprirà una finestra che mostra un'esatta riproduzione della carta sezionale ufficiale della zona in cui vi trovate, con il vostro aereo al centro. Il piccolo simbolo dell'aereo che vedete sulla mappa rispecchia l'attuale posizione e orientamento del vostro aereo, dunque non dovreste avere problemi a raggiungere un aeroporto. Gli aeroporti minori sono indicati da cerchi color blu oppure magenta, a seconda che dispongano di torri di controllo oppure no. Di solito, all'interno di questi cerchi appare almeno una pista, in bianco. Per gli aeroporti più grandi, come SFO o OAK (Oakland), al posto del cerchio appare un completo diagramma delle piste. Mentre volate, vedrete il simbolo dell'aereo spostarsi sopra la mappa. Per riportare l'immagine al centro, cliccate due volte (su Mac: cliccate premendo Ctrl) su un punto qualsiasi della mappa.

Come tutte le mappe cartacee, anche quest'ultima non offre nulla in più di ciò che si vede. Però, c'è un'interessante alternativa.

Premendo MAIUSC-M invece di M, potete richiamare una mappa totalmente differente, molto più versatile: la mappa vettoriale. Assomiglia molto alle mappe elettroniche generate dai più recenti sistemi di gestione del volo, installati sui moderni aerei di linea e sui jet privati di categoria superiore.

Anche se la mappa vettoriale non mostra i dettagli geografici presenti sulle classiche carte sezionali, vi troverete, comunque, tutti gli aeroporti e i radioaiuti. Inoltre, siccome i dati della mappa sono in formato elettronico, è possibile configurarla in volo per visualizzare soltanto ciò che serve al pilota (troverete tutti i dettagli sul manuale in linea). Per ora, la cosa più importante da sapere è che in questa mappa si può regolare lo zoom, a differenza delle carte sezionali. Alla sommità della relativa finestra troverete una barra di controllo.

Quest'ultima vi permette di configurare la mappa in base ai vostri desideri. Gli elementi del menu richiamato dalla barra di controllo permettono di scegliere quali oggetti verranno visualizzati (aeroporti, tipologie di radioaiuti, eccetera). Le icone dello zoom si trovano in basso a destra. Cliccando sulle icone degli aeroporti o dei radioaiuti, potrete aggiungere o togliere queste entità dalla mappa.

Se volete usare la mappa vettoriale durante il vostro primo volo, vi conviene disattivare tutti i radioaiuti, in modo da vedere soltanto gli aeroporti. Usate le icone di zoom per scegliere un livello di ingrandimento comodo. La mappa vettoriale si ingrandirà fino a una portata di 150 miglia nautiche. Quando l'avrete regolata in modo per voi soddisfacente, cliccate sulla freccia a sinistra in fondo alla barra di controllo e uscirà dalla visuale.

ATTERRAGGIO

Secondo i piloti, un atterraggio è buono quando permette di andarsene interi. Negli ultimi anni, a questa simpatica definizione se ne è aggiunta un'altra: un atterraggio è ottimo quando non solo permette di andarsene interi, ma l'aereo è ancora in grado di volare.

Qualunque cosa si possa dire, l'atterraggio è sempre stato lo spauracchio di ogni volo. I piloti di linea sanno che possono strapazzare i passeggeri in ogni modo possibile, con turbolenze e sballottamenti (senza dimenticare il cibo avariato, i bambini che strillano e un orrendo film a bordo), ma basta un atterraggio perfetto per diventare eroi. Allo stesso modo, se deliziate i

passeggeri con un volo impeccabile ma atterrate con un sonoro tonfo, secondo voi che ricordo lascerete? A quanto pare, gli atterraggi sono la parte più difficile dell'apprendimento per molti allievi piloti, anche se, in effetti, non sono una materia particolarmente complessa.

Tutti gli aeromobili con ala fissa devono avanzare nell'aria a una certa velocità minima affinché le ali generino portanza sufficiente per reggerli in aria (gli aeromobili con ala rotante, come gli elicotteri, sono in grado di generare portanza anche se non avanzano nell'aria, dal momento che le loro "ali", ossia le pale del rotore, sono comunque in movimento). Scendendo sotto questo valore minimo, l'aereo cade. Tutto ciò che occorre fare, dunque, è ridurre intenzionalmente la sua velocità in modo che cada esattamente quando lo volete voi. Basta che in quel momento si trovi sopra a una pista!

Per il vostro primo volo, dimenticate pure il circuito di traffico presso l'aeroporto: ci penserete più avanti. Dato che in tutta la baia di San Francisco attualmente non c'è traccia di vento, siete autorizzati ad atterrare direttamente su qualunque pista visibile: tutte le piste locali si trovano a pochi piedi di quota sopra il livello del mare.

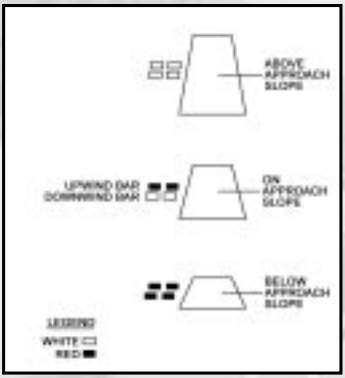
Quando avete individuato una pista nelle vicinanze, potete iniziare a rallentare fino a una buona velocità di avvicinamento. Possono andar bene i 70-80 nodi che avete usato dopo il decollo per portarvi in quota. Chiudete la manetta fino a circa 1500 giri e tirate leggermente la barra (il Flyhawk tende ad abbassare il muso quando la manetta viene chiusa). Quando la velocità è scesa a circa 90 nodi, premete una volta il tasto F per estendere i flap fino alla loro prima posizione. Quando raggiungete la zona bianca dell'anemometro, premete F ancora una volta per abbassare i flap alla seconda posizione (potrete sempre atterrare con i flap estesi al massimo per conto vostro, in futuro). Regolate il trim del beccheggio, come avete fatto prima, per impostare l'aereo in modo che possa procedere "senza mani" alla velocità di avvicinamento desiderata.

Vista la potenza ridotta e la resistenza supplementare dovuta ai flap, il Flyhawk avrà già iniziato a scendere. Lo strumento che si trova sotto l'altimetro (chiamato variometro) mostra con che ritmo state perdendo quota. Tra parentesi, questo strumento è assai lento a rispondere: può indicare l'effettivo rateo di salita o discesa anche con 15 secondi di ritardo.

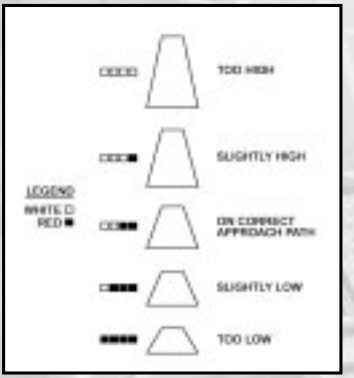
A seconda della distanza dalla pista scelta per l'atterraggio e della vostra quota, potete scegliere un rateo di discesa iniziale compreso fra 500 e 1000 piedi/min. Usate i comandi e il trim secondo necessità per mantenere la velocità di avvicinamento, regolando il rateo di discesa con piccoli ritocchi alla manetta. Fate virate molto lievi se avete bisogno di mantenere l'allineamento con la pista scelta.

Man mano che vi avvicinate alla pista, vedrete delle luci a terra, subito a sinistra della pista. A seconda dell'aeroporto, esistono due diversi impianti di luci.

Presso gli aeroporti minori, si utilizza un sistema a due strisce chiamato VASI (Visual Approach Slope Indicator, ossia indicatore visivo del sentiero di discesa). Se vi trovate lungo il sentiero di avvicinamento giusto, la striscia più lontana sarà rossa e quella più vicina sarà bianca. Se entrambe sono bianche, siete troppo alti, dunque chiudete la manetta fino a quando quella più lontana non diventa rossa, quindi riaprite la manetta fino a circa metà corsa. Se entrambe sono rosse, siete troppo bassi (e in pericolo), dunque aprite la manetta e livellatevi fino a quando la striscia più vicina non torna bianca. A quel punto, riprendete la discesa.



Gli aeroporti più grandi sfruttano un sistema più sofisticato detto PAPI (Precision Approach Path Indicator, ossia indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento). Il principio è lo stesso, ma l'indicazione è più precisa. Se vedete quattro luci bianche, siete molto al di sopra del sentiero di discesa giusto; se ne vedete tre più una rossa, siete poco sopra. Due luci bianche e due rosse indicano che siete sul sentiero di discesa ideale; se ne vedere una bianca e tre rosse siete poco sotto il sentiero, mentre quattro luci rosse indicano che siete troppo bassi e rischiate di colpire il terreno. Date manetta e livellatevi immediatamente, aspettate che le due luci di sinistra tornino bianche, quindi regolate la manetta per continuare la discesa.



Cercate di mantenere un rateo di discesa costante fino a quando non avrete sorvolato il fondo pista. A quel punto, chiudete gradualmente la manetta fino al minimo, sollevate con delicatezza il muso fino a coprire appena l'orizzonte con l'orlo superiore del pannello strumenti, tenete le ali livellate e aspettate. Per effetto della manetta al minimo e del muso sollevato, il Flyhawk rallenterà gradualmente e presto sentirete il rumore della gomma sul cemento.

Però, non lasciate ancora i comandi! Il Flyhawk sta ancora procedendo a notevole velocità e dovrà essere tenuto sotto controllo fino a quando non sarà fermo. Premete B per attivare i freni del carrello e tenetelo premuto per forzare la frenata, nel caso che vi resti poca pista. Quando l'aereo si è fermato, premete MAIUSC-B per attivare il freno di parcheggio. Se volete, premete E per fermare il motore.

Congratulazioni! Avete appena concluso il vostro primo volo di Fly! II. Vi auguriamo davvero di divertirvi a lungo a volare e a imparare. Vi ricordiamo che potrete facilmente scaricare la documentazione elettronica, che comprende il manuale completo di Fly! II, delle discussioni sulla teoria e la pratica del volo, delle descrizioni dettagliate di ogni aereo offerto da Fly! II e i relativi sistemi di bordo, più le procedure operative. Buon volo!

Riconoscimenti

Realizzazione del manuale

Scritto da
Peter Lert

Controllo, idee, immagini
Josh Galloway
Aaron Rigby

Struttura e impaginazione
Dawn Silwick

Ringraziamenti speciali
Jamie Leece
Jenn Kolbe

Terminal Reality

Produttori
Brendan Goss
Richard Harvey

Responsabile di prodotto
Brett Evan Russell

Capo esperto tecnologie
Mark Randel

Programmatori
Jennifer Cunningham
Fletcher Dunn
Neal Hall
Richard Harvey
Rob Minnis
Nathan Rausch
Craig Reichard
Paul Russell
Shawn Simmons

Programmatore Macintosh
Rob Minnis

Capo grafico
David Haber

Grafici
Andrew Billips
Chuck Carson
Chris DeSimon
David Glasscock
Grant Gosler
David Haber
Mario Marino
Nathan Reinhardt
Greg Saxxon
Terry Simmons
Brian Stevens
Jason Sussman
Joe Wampole

Sonoro
Kyle Richards

Direttore laboratorio testing
Paul Eckstein

Capo tester
Tim Tischler

Tester interni
Scott Clyburn
Ryan Gutknecht
Michael Hermes
Marc Phillips
Tatum Tippett

PR e Marketing
Andrew Hayworth
Andrew Hoolan

Commerciale
Brett Combs

Account/commerciale
Christie Combs

Scrittura manuale
Peter Lert

Supporto hardware
Kendall Long

Gestione interna
Marilyn Webb

Risorse umane
"Counselor" Kim Kephart

La squadra vorrebbe ringraziare le mogli (che, a volte, si sono sentite un po' vedove) e le famiglie per la loro incessante comprensione durante le lunghe nottate di lavoro che spesso si sono protratte fino al mattino. Anche se questo progetto a volte ci ha sottratto ai nostri cari, vogliamo dirvi che non avremmo mai potuto farcela senza di voi.

Ringraziamenti speciali

Tom Allensworth
Avsim

Phillip Baudor
Raytheon e Bell Helicopter

Dr Dick Bennett
Ricerca Bell Helicopter

Ed Berger
Raytheon Aircraft

Michael Cassidy
Bell Helicopter

Ric Juve Forns
Bell Helicopter

Bob Hayashida
Sunwest Home Aviation

Jim Kanold
Dati di navigazione

Todd Klaus
Consulente prospettivo

Dan Martin
Dati degli ILS

Jeff Mills
Produttore di Nocturne

John O'Keefe
Produttore di 4X4 Evolution

Michael Phillips
Addestramento clienti Bell Helicopter

Bob Pope
Marketing Bell Helicopter

Rob Westhouse
Dati delle corsie di rullaggio

"Pete" Piotr Wolak
Pilatus Business Aircraft

Rob Young
Supporto per il modello di volo

Jerome Zimmermann
Aeroporto di Calgary, dipartimento pompieri, salvataggio e incidenti aerei

Immagini dello scenario create da How in the World
Jak Fearon

Vorremmo ringraziare i seguenti fabbricanti di hardware per il loro gentile appoggio:
ACT Labs
Apple Computer
ATI
CH Products
Creative Labs
Crystal Audio/
Cirrus Logic
ELSA, Inc.
Flight Link Systems
Interact Accessories
Kensington/
Advanced Gravis
Logitech
Matrox
Mad Catz
Nvidia

Pubblicazione – USA
GodGames

Produttore
Josh Galloway

Responsabile di marca
Toni De Valdenebro

PR
Jeff Smith
Andera Villareal

Marketing
Jim Bloom
David Eddings
Devin Winterbottom
Toni De Valdenebro
Mike Wilson

In linea
Doug Myres
Bill Nadalini
William Haskins
Mike Donaghue

Creativi
Greg Malphurs
Jenny Jemison

Creativi internazionali
Ben Condit
Ben Lippert

Testing – USA
Take2 Baltimore QA

Tecnico/direttore CQ
Phil Santiago

Supervisore CQ
Chien Yu

Tester CQ
Ryan Littlefield
Josh Noll
Josh Rose
Stephen Thomas
Scott Vail

Pubblicazione – Europa
Take 2 Interactive

Produttore GB
Nick Sneddon

Marketing GB
Emma Rush
Sarah Seaby
Gary Sims
Nijiko Walker

Packaging
Tom Baker
James Crocker
Selena Miffling
James Quinlan

PR GB
Amy Curtin
Mark Allen

PRODUZIONE GB
Jon Broadbridge
Chris Madgwick

Coordinatore media
Julian Hoddy

Sede centrale CQ GB
Tarantula Studios

Responsabile testing GB
Mark Lloyd

Capo tester GB
PAUL BYERS
Tim Bates
Kevin Hobson

Tester GB
Charlie Kinloch
Andy Mason
Denby Grace
Julian Turner
Chris Brown
Lee Johnson
Matt Hewitt
James Cree
William Curton
Robert Dunkin
Phil Alexander

Altri consociati

PR
TSI Communications
Matt Burton
Andrea Schneider
Lori Mezoff

P. & A., Inc., Tokyo, Giappone
Patrick Hochner
Kouichi Okuno
Ryo Yamamoto

Tester esterni Windows

Aaron Burdine
Adam Alexander
Adam Hensley
Al Loper
Alan Bryant
Alan Liebowitz
Alejandro Amigorena
Alex DeMarco
Allan Patnoe
Andrei Malishkin
Andrew O'Reilly
Andrew Poulos
Andrew Ramkisson
Andrew Tomasello
Anthony Elias
Anthony Merton
Anthony Padovano
Anthony Steensgaard
Art Somers
Basil Copeland
Ben Sherrill
Bill Honnold
Blake Matthies
Bob Getterz
Bob Nickels
Brad Dossett
Brad Shai
Brad Thaler
Brent Turner
Brett Kaiser
Brian Bari
Brian Bream
Brian Driscall
Brian Freeland
Brian Harkin
Brian Rossmann
Bruce Bowser
Bruce Nicholson
Bruno Rolo
Bryan Sei
Bryan Tomczyk
Burt Douglas
Carl Fuehrer
Carl Moore
Cecil Pentecost
Chad Miller
Charles Holtzner
Charles Wilson
Chris Buff
Chris Chiozza
Chris Cvetkovich
Chris Forte
Chris Grall
Chris Habgood
Chris Pinder
Chris Severs
Chris Starks
Chris Strobel
Chris Wallace
Christopher Braun
Christopher Carde
Craig Bucklin
Craig Mosher
Craig Prouse
Dan Artley
Dan Combs
Dan Martin
Dan Pursel
Dan Tindall
Dan Zito
Daniel Ashmen Jr.
Daniel Cowdery
Daniel Dunn, Jr.
Daniel Morton
Darren Dale
Dave Bourne
Dave Lindblom
Dave Luukkonen
Dave Wilton
David Blevins
David Edgington
David Grauer
David Hearn
David Isaacks
David King
David Lawley
David Masters
David Pastula
David Perkins
David Smith
David Tarlton
David Warner
Dean Taunton
Debra Furtado
Dennis Glosik
Derald Solomon
Derek Allison
Derrik Cullison
Devon Walker
Didier Cormary
Dirk Kaiser
Don Scott
Don Simpson
Douglas Zieschang
Doyle Nickless
Dudley Orr
Dustin Stone
Earl Buice
Ed Ogrady
Edward Horn
Edward Riegel
Edward Swank
Emilio Font
Eric Bishop
Eric Joiner
Florian Dejako
Gary Arnold
Gary Gumowitz
Gene Buckle
Geoffrey Applegate
George Emslie
George Morris
George Thomas
Gerald Plotts
Gerry Robins
Ghislain Dufresne
Glenn Mason
Greg Henderson
Gregory Bulger
Gregory Rowlands
Heath Cajandig
Herman Rozier
Howard Walton
Jack Lyle
Jacques Menard
Jak Fearon
James H Foraker
James Hicks
James Leslie
James Loebach
James Sewell
James Tucker
James Williams
Jason Florence
Jason Jarreau
Jason Ravain
Jason Solan
Javier Rodriguez
Jay Martin

Jay Miracle
Jean-François Landry
Jeff Barco
Jeff Camp
Jeff Davis
Jeff Purcell
Jeffrey Glau
Jeffrey Sepanski
Jerry Thompson
Jhan Jensen
Jim Baldino
Jim Burgess
Jim Kanold
Jim Keane
Jim Tarum
Jim Templin
JJ Cooper
Joe Clark
Joe Kirby
Joe Oliver
Joe Payne
Joe Pinter
John Bucciarelli
John Dekker
John E. Hess
John Eisenhour
John Kincell
John Standard
John Swan
John Tami
John Wilkinson
John Zurek
Jon Ohlson
Joseph Green
Joseph Ozegovich
Joseph P Morrison Jr
Joseph Ross
Juergen Kloos
Keith Chvatal
Keith Coomer
Kenn Hamm
Kenneth Herman
Kevin Diehl
Kevin Jameson
Kevin Kimmell
Kevin Kirkland
Kirk Mahoney
Kouichi Okuno
Kris Mullenberg
Kristopher Hague
Kurt Kalbfleisch
Larry Schachter
Larry Vandivier
Lee Goldstein
Lefteris Kalamaras
Lionel Roberts
Lou Kamer
Louis Kabelka
Lowell Wiley
Luke Mikluch
Marc Adler
Marc Storing
Mark Jeweler
Mark Peters
Mark Stapledon Jr.
Mark Stewart
Mark Stone
Mark Totti
Mat Fried
Matt Markillie
Matt Naragon
Matthew Henkenius
Matthew Smith
Matthew Todd
Mel Ott
Michael Cotter
Michael Daniels
Michael Fox
Michael Heir
Michael Jastrzebski
Michael Kelley
Michael Kroth
Michael LaCaze
Michael Lovetto
Michael McCullough
Michael Pataky
Michael Smith
Michael Weil-Brenner
Mihir Panchal
Mike Catelinet
Mike Gaboury
Mike McGee
Mike Wilkshire
Mike Williamson
Mitchel Marcus
Mitchell Baldwin
Mitchell Morales
Monica Duerr
Nathan Powless
Neil Hill
Nick Curcio
Oleg Reznik
Patrick Farrell
Paul Racines
Paul Greene
Paul J Ando III
Paul Kimbrough
Paul Nielson
Paul Profeta
Paul Rose
Paul Story
Pavlos Honderich
Peter D'Angelo
Peter James
Peter Sidoli
Peter Tebault
Philip Olson
Randall Mitton
Randy Davison
Randy Haskins
Ray Schmidt
Rex Chisholm
Richard Avana
Richard Hennessy
Richard Lenius
Rick Essex
Rob Luketic
Rob Potter
Rob Westhouse
Robbie Waters
Robert Davis
Robert Fenner
Robert Griffin
Robert Hayes
Robert Maciel
Robert Miller
Robert Sayad
Robert Stone
Robert Worley
Robert Young
Rodd Karp
Roger Morris
Roman Korytowski
Ron Behee
Ron Clark
Ron Sanders
Ronald Jackson
Ronald Pounds
Russell Worman
Ryan O'Keefe
Sam Fischer
Scott Hockaday
Scott Mathias

Scott Millhisler
Scott Peckham
Sean Atherton
Sean Mott
Sean Pluard
Shane Vaughn
Shannan Landreth
Shawn Purviance
Sherman Kaplan
Sid Bennett
Spencer Sloane
Stefan Kelley
Stefan Torriani
Stephen "Beach" Comer
Steve Bick
Steve Park
Steve Reisser
Terry Hudson
Terry Yingling
Thomas Bates
Thomas Booth
Tim Julkowski
Tim Rotunda
Timothy Hanna
Todd Bruner
Todd Klaus
Todd Preimesberger
Todd White
Tom Dilbeck
Tom Gwilym
Tony Azevedo
Tony Harvey
Trevor Rogers
Troy Carr
Victoria Avalon
Virgil Zetterlind
W. Stanton Leonard
Wade Jacobs
Warren Birge
Warren Jackson
Wil Artman
Wilfredo Cabrera
Willard Boedecker
William Campbell
William Dubiak
William Grabowski
Will Kotheimer
William Wang
Yoram Bzalel

Tester esterni Macintosh

Alain Charbonnier
Allan Jones
Andrew Selder
Andy Cripe
Asi Elart
Barry Williams
Ben Del Vacchio
Benedict Baers
Brian Kall
Brian Rossmann
Bruce Saltzman
Bryan Eckert
Chris Gilfillen
Christopher Dingman
Christopher Guild
Christopher Schmelzer
Chuck Hornish
Craig Isbell
Craig Prouse
Dan Wassink
David Bernstein
David Dozoretz
David Gibson
David Kohl
David Leonoff
Donald Oyler
Donald Ryan
Douglas Learner
Drew Lavyne
Elmer Smith
Emilio Estevez
Evan Boote
Florian Dejako
Gale Wells
Gary Katz
Gregory Katz
James Scott
James Stewart
Jared Norris
Jared Williams
Jason Eaton
Jason Lynch
Javier Rodriguez
Jerry Stanbrough
Jim Chalmers
Jim Kanter
Jim Van Dam
Joe Beerman
Joern Alles
John Ewing
John Van Der Does
Joshua Hatch
Joshua Hudson
Kevin Kliesch
Kouichi Okuno
Lawrence Owen
Lou Hosta
Lou Kamer
Mark Prazoff
Mark Van Slyke
Matt McNeil
Matt Riggins
Matthew Ryder
Maurice Polan
Merrell Reed
Michael Crawford
Michael Homar
Michael Montoya
Mike Farnsworth
Mike Kedzierski
Nicholas Martin
Patrick Killian
Patrik Jonsson
Paul Lein
Paul Story
Pedro Chamorro
Peter Keppel
Phil Hubbard
Randy Schwartz
Ray Seligman
Raymond Chang
Robert Green
Roger Mansfield
Scott Cannizzaro
Steve Rawley
Thomas Kernes
Thomas Ricci
Thomas Richmond
TJ Glowacki
Todd Sailor
Tyler Gee
Vernon Seward
Victor Sirotek
Victor Spadaro
Wayne Lockley
William Driver

ASSISTENZA TECNICA

È stato impiegato ogni sforzo affinché i nostri prodotti siano il più compatibile possibile con l'hardware a disposizione.
Tuttavia, in caso di problemi con uno dei nostri prodotti, potrete contattare il personale della nostra assistenza tecnica o via telefonica, o compilando il nostro questionario presente sul nostro sito http://www.cidiverte.it .

Per potervi assistere nel modo più efficiente possibile avremo comunque bisogno di dettagliate informazioni sul computer e sul problema.
Se non riusciste a reperire le informazioni riportate nell'elenco seguente, vi preghiamo di contattare il centro di assistenza tecnica del costruttore del vostro computer prima di contattare la CIDIVERTE : senza queste informazioni non saremo in grado di risolvere il vostro problema.

Ci occorreranno le seguenti informazioni, che potrete peraltro immettere on-line dal nostro sito, inviandoci cosi immediatemente la vostra richiesta di aiuto

DETTAGLI DI CONTATTO
- Il vostro nome
- Indirizzo e-mail, numero telefonico durante l'orario di lavoro o indirizzo postale

DETTAGLI DI SISTEMA
- Marca e modello del PC
- Velocità e produttore del processore
- Velocità e produttore dell'unità CD-ROM
- Quantità totale di RAM di sistema
- Marca e modello della scheda video / acceleratore 3D e quantità di RAM video
- Marca e modello della scheda audio
- Informazioni su mouse e driver delle periferiche.

Descrivere il più chiaramente possibile le circostanze del problema, compresi eventuali messaggi d'errore.

NOTA: NON CONTATTARE IL PERSONALE DELL'ASSISTENZA TECNICA CIDIVERTE PER CHIEDERE SUGGERIMENTI SUL GIOCO.

I TECNICI NON SONO NÉ AUTORIZZATI NÉ QUALIFICATI A FORNIRE TALI INFORMAZIONI

DETTAGLI DI CONTATTO DELLA NOSTRA ASSISTENZA TECNICA
Indirizzo postale: .....CIDIVERTE ITALIA, Via Campo dei fiori, 61 – 21013 Gallarate (VA)

Telefono: .....0331-226900 (dal lunedì al venerdì, dalle 9:30 alle 18.30)

Fax: 0331 226999

Sito web: .....www.cidiverte.it

Sito web: www.fly2.cidiverte.it

GARANZIA LIMITATA DEL SOFTWARE E CONTRATTO DI LICENZA

La GARANZIA LIMITATA DEL SOFTWARE E IL CONTRATTO DI LICENZA (il presente Contratto), compresa la Garanzia limitata e altre disposizioni particolari, rappresentano un contratto legale tra l'utente (persona fisica o giuridica), Developer e Take 2 Interactive Software (collettivamente, il Proprietario) relativamente al presente prodotto software e ai materiali ivi contenuti e a cui si fa riferimento. L'installazione e/o comunque l'uso del software rappresenta l'accettazione da parte dell'utente dei termini del presente Contratto. Se non si accettano i termini del Contratto, restituire immediatamente il prodotto e il materiale a corredo (tra cui eventuale hardware, manuali, altro materiale scritto e la confezione) al rivenditore, unitamente alla ricevuta, per ottenere un rimborso totale.

CONCESSIONE DI LICENZA LIMITATA NON ESCLUSIVA. Il presente Contratto consente all'utente di utilizzare una (1) copia del programma di software (il SOFTWARE) compreso nella confezione, per uso personale su un unico personal computer o computer portatile. Il SOFTWARE è considerato in uso in un computer quando è caricato sulla memoria temporanea (ossia la RAM) o è installato nella memoria permanente (ossia disco fisso, CD-ROM o altro Supporto di Memorizzazione) del computer in questione. L'installazione su un server di rete è severamente vietata senza una licenza di rete speciale e separata ottenuta dal Proprietario. Il presente Contratto non rappresenta tale licenza speciale necessaria per l'installazione in rete. L'installazione su un server di rete costituisce uso soggetto ai termini del presente Contratto. La presente licenza non rappresenta la vendita del SOFTWARE originale o di una sua copia. Non si può vendere, affittare, noleggiare, prestare o comunque trasferire il SOFTWARE e/o il MATERIALE A CORREDO a un'altra persona fisica o giuridica.

DIRITTO DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE. Il proprietario mantiene tutti i diritti, la proprietà e gli interessi relativi a questo SOFTWARE e ai relativi manuali, confezione e altri materiali scritti (collettivamente, il MATERIALE A CORREDO), tra cui, ma non esclusivamente, i diritti di copyright, i marchi registrati, i segreti commerciali, i nomi commerciali, i diritti di proprietà, i brevetti, i titoli, i codici di computer, gli effetti audiovisivi, i temi, i personaggi, i nomi dei personaggi, le storie, i dialoghi, le impostazioni, la grafica, gli effetti audio, la musica e i diritti morali. Il SOFTWARE e il MATERIALE A CORREDO sono protetti dalle leggi sul copyright degli Stati Uniti e dalle leggi e trattati sul copyright applicabili in tutto il mondo. Tutti i diritti riservati. Il SOFTWARE e il MATERIALE A CORREDO non possono essere copiati o riprodotti in alcuna forma o con alcun mezzo, interamente o in parte, senza previa autorizzazione scritta del Proprietario. Coloro i quali copieranno o riprodurranno, interamente o in parte, il SOFTWARE o il MATERIALE A CORREDO, in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, violeranno consapevolmente i leggi sul copyright e saranno soggetti a sanzioni civili o penali. Il SOFTWARE e il MATERIALE A CORREDO non possono essere venduti, affittati, noleggiati, prestati o comunque trasferiti ad altre persone fisiche o giuridiche.

BACKUP O ARCHIVIAZIONE DEL SOFTWARE. Una volta installato il SOFTWARE nella memoria permanente di un computer, l'utente potrà conservare e usare i dischi e/o CD-ROM (supporto di memorizzazione) originali solo a scopo di backup o archiviazione.

LIMITAZIONI. L'utente non può copiare o comunque riprodurre il SOFTWARE o il MATERIALE A CORREDO, modificare o preparare copie derivate basate sul SOFTWARE o il MATERIALE A CORREDO, distribuire copie del SOFTWARE o del MATERIALE A CORREDO a mezzo vendita o trasferimento di proprietà; affittare o prestare il SOFTWARE o il MATERIALE A CORREDO o mostrare pubblicamente il SOFTWARE o il MATERIALE A CORREDO se non in conformità a quanto previsto specificamente dal presente Contratto. È espressamente vietato trasmettere il SOFTWARE o il MATERIALE A CORREDO elettronicamente o con altro mezzo su Internet o con qualsiasi altro mezzo o a qualsiasi altra parte. È espressamente vietato vendere o comunque usare a scopo di lucro gli scenari, le mappe, i livelli, gli insiemi di livelli, i moduli aggiuntivi, le sequenze, i personaggi o gli altri componenti o elementi basati su o relativi al SOFTWARE o al MATERIALE A CORREDO. È VIETATO RETROINGEGNERIZZARE, DECOMPILARE O DISASSEMBLARE IL SOFTWARE IN QUALSIASI MODO. Qualsiasi copia del SOFTWARE o del MATERIALE A CORREDO, non specificamente consentita nel presente Contratto rappresenta una violazione del Contratto stesso.

LIMITAZIONI E CLAUSOLE ESONERATIVE DELLA GARANZIA.

GARANZIA LIMITATA. Il proprietario garantisce per un periodo di novanta (90) giorni dalla data di acquisto comprovata dalla ricevuta che il Supporto di Memorizzazione originale contenente il Software è privo di difetti di materiale e di fabbricazione in condizioni di uso e manutenzione normale. Se, per qualsivoglia motivo, si dovessero riscontrate dei difetti nel Supporto di Memorizzazione o se non doveste essere in grado di installare il SOFTWARE sul personal computer o sul portatile, potete restituire il SOFTWARE e tutto il MATERIALE A CORREDO al rivenditore presso il quale lo avete acquistato per ottenere un rimborso totale. La presente garanzia limitata non si applica se il SOFTWARE è stato danneggiato accidentalmente o in seguito a uso improprio.

TUTELA DEI DIRITTI DEL CLIENTE. I diritti esclusivi dell'utente, e l'intera responsabilità del Proprietario, saranno limitati a (i) sostituzione del Supporto di Memorizzazione contenente il SOFTWARE o (ii) rimborso totale del prezzo pagato per il SOFTWARE. L'apertura della confezione sigillata del software, l'installazione e/o l'uso del SOFTWARE o del MATERIALE A CORREDO rappresenta l'accettazione da parte dell'utente a rinunciare a tutte le eventuali riparazioni consentitegli per legge o per diritto. Le eventuali riparazioni a cui il cliente potrebbe non rinunciare per questioni di linea di condotta pubblica sono assegnate o saranno assegnate, non appena si renderanno disponibili, al Proprietario.

CLAUSOLE ESONERATIVE DELLA GARANZIA. A ECCEZIONE DELL'ESPLICITA GARANZIA LIMITATA DESCRITTA IN PRECEDENZA, IL PROPRIETARIO NON CONCEDE GARANZIE, ESPLICITE O IMPLICITE, ORALI O SCRITTE, RELATIVE AI PRODOTTI O AI RELATIVI COMPONENTI CHE LI COSTITUISCONO. EVENTUALI GARANZIE IMPLICITE CHE POSSONO ESSERE IMPOSTE IN BASE ALLE LEGGI APPLICABILI SI LIMITANO IN OGNI CASO AL LIMITE MASSIMO CONSENTITO E ALLA DURATA DELLA GARANZIA LIMITATA. IL PROPRIETARIO NON SOSTIENE, GARANTISCE O ASSICURA LA QUALITÀ O LE PRESTAZIONI DEL SOFTWARE O DEL MATERIALE A

CORREDO DIVERSAMENTE DA QUANTO RIPORTATO NELLA SUDDETTA GARANZIA LIMITATA. IL PROPRIETARIO NON SOSTIENE, GARANTISCE O ASSICURA CHE LE FUNZIONI DEL SOFTWARE O DEL MATERIALE A CORREDO SODDISFINO LE ESIGENZE DELL'UTENTE O CHE IL SOFTWARE FUNZIONI ININTERROTTAMENTE, SIA PRIVO DI ERRORI O CHE I PROBLEMI VENGANO RISOLTI. IL PROPRIETARIO NON GARANTISCE CHE IL SOFTWARE FUNZIONI IN UN AMBIENTE MULTIUTENTE.

LE EVENTUALI INFORMAZIONE O CONSIGLI ORALI O SCRITTI OFFERTI DAL PROPRIETARIO, DAI SUOI RIVENDITORI, DISTRIBUTORI, DIRETTORI, FUNZIONARI, IMPIEGATI, AGENTI, CONTRAENTI O AFFILIATI NON RAPPRESENTERANNO ALCUNA GARANZIA DIVERSA O PROLUNGHERANNO O AMPLIERANNO L'AMBITO DELLA PRESENTE GARANZIA. L'UTENTE NON PUÒ FARE AFFIDAMENTO SU TALI INFORMAZIONI O CONSIGLI.

IN ALCUNI PAESI NON SONO CONSENTITE LIMITAZIONI SULLA DURATA DELLA GARANZIA IMPLICITA, PERTANTO TALE LIMITAZIONE POTREBBE NON APPLICARSI ALL'UTENTE. LA PRESENTE GARANZIA LIMITATA CONCEDE ALL'UTENTE DEI DIRITTI LEGALI SPECIFICI. L'UTENTE POTREBBE INOLTRE GODERE DI ALTRI DIRITTI LEGALI CHE VARIANO DA PAESE A PAESE.

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ. Nel limite massimo permesso dalle leggi applicabili e indipendentemente dal fatto che eventuali riparazioni qui citate soddisfino il loro scopo essenziale, IN ALCUN CASO IL PROPRIETARIO, I SUOI DIRETTORI, FUNZIONARI, IMPIEGATI, AGENTI O AFFILIATI, NÉ ALCUN ALTRO COINVOLTO NELLO SVILUPPO, NELLA PRODUZIONE O NELLA DISTRIBUZIONE DEL SOFTWARE O DEL MATERIALE A CORREDO, SARANNO RESPONSABILI DI EVENTUALI DANNI DI ALCUNA NATURA, INCLUSI, IN VIA ESEMPLIFICATIVA, DANNI DIRETTI O INDIRETTI, ACCIDENTALI O CONSEQUENZIALI A LESIONI PERSONALI, PROPRIETÀ PERSONALE, PERDITA DI PROFITTO COMMERCIALE, INTERRUZIONE DI ATTIVITÀ COMMERCIALE, PERDITA DI INFORMAZIONI COMMERCIALI, PERDITA DI TESTO O DATI MEMORIZZATI O USATI CON IL SOFTWARE, COMPRESO IL COSTO DI RIPRISTINO O RIPRODUZIONE DEL TESTO O DEI DATI O EVENTUALI ALTRE PERDITE PATRIMONIALI DERIVATE DALL'USO O DALL'IMPOSSIBILITÀ A USARE IL PRESENTE SOFTWARE. LA PRESENTE LIMITAZIONE DI RESPONSABILITÀ SI APPLICA ANCHE NEL CASO CHE L'UTENTE O CHIUNQUE ALTRO ABBIA AVVISATO IL PROPRIETARIO O I SUOI RAPPRESENTANTI AUTORIZZATI DELLA POSSIBILITÀ DI TALI DANNI. ANCHE SE TALI DANNI SONO CAUSATI O DERIVANO DALLA NEGLIGENZA ORDINARIA, ASSOLUTA, ESCLUSIVA O PARZIALE DEL PROPRIETARIO O DEI SUOI DIRETTORI, FUNZIONARI, IMPIEGATI, AGENTI, CONTRAENTI O AFFILIATI. ALCUNI PAESI NON CONSENTONO L'ESCLUSIONE O LA LIMITAZIONE DEI DANNI ACCIDENTALI O CONSEQUENZIALI, PERTANTO LA SUDDETTA LIMITAZIONE O ESCLUSIONE POTREBBE NON APPLICARSI A DETERMINATI UTENTI.

ASSISTENZA AL PRODOTTO E AGGIORNAMENTI. Il presente SOFTWARE intende essere "user friendly" e il Proprietario fornisce un'assistenza limitata come specificato nel MATERIALE A CORREDO.

GIURISDIZIONE. IL PRESENTE CONTRATTO È GOVERNATO DALLE LEGGI IN VIGORE IN INGHILTERRA, INDIPENDENTEMENTE DALLE LEGISLAZIONI DEI SINGOLI PAESI, E RIENTRA NELLA GIURISDIZIONE DELLA CORTE DI LONDRA, INGHILTERRA. Il presente Contratto può essere modificato esclusivamente con un documento scritto specificante la modifica, ratificato da entrambe le parti. Nel caso in cui una delle clausole del presente Contratto non possa essere applicata, tale clausola sarà applicata nella misura massima possibile; le altre clausole del Contratto rimarranno in vigore.

INTERO ACCORDO. Il presente Contratto rappresenta l'intero accordo tra le parti e sostituisce eventuali comunicazioni, proposte o accordi precedenti orali o scritti tra le parti o eventuali rivenditori, distributori, agenti o impiegati.

RESCISSIONE. Il presente Contratto è valido fino a rescissione. Il presente Contratto viene automaticamente rescisso (senza preavviso) se l'utente non agisce in conformità alle clausole del Contratto stesso. Il Contratto può essere terminato dall'utente anche tramite la distruzione del SOFTWARE e del MATERIALE A CORREDO e di tutte le copie e le riproduzioni del SOFTWARE e del MATERIALE A CORREDO e l'eliminazione definitiva del SOFTWARE da eventuali server client o computer in cui fosse stato installato.

RIPARAZIONI EQUE. L'utente concorda che se i termini del presente Contratto non venissero rispettati, il Proprietario ne sarebbe danneggiato in modo irreparabile e concorda pertanto che il Proprietario abbia diritto, senza impegni scritti, altre garanzie o prova dei danni, a riparazioni eque adeguate relativamente a eventuali violazioni del presente Contratto, oltre a eventuali altre riparazioni.

PROPRIETARIO. In caso di dubbi relativi al presente Contratto o al materiale allegato, scrivere a:
Take 2 Interactive Software
Saxon House
2-4 Victoria Street
Windsor
Berkshire
SL4 1EN
United Kingdom

Il Logo Fly! II, Fly! II, Teminal Reality e il Igo Terminal Reality sono marchi registrati di Terminal Reality Inc. Gathering ofdevelopers e godgames sono marchi di Gathering of Developers, Inc. Il logo Take 2 e Take 2 Interactive Software sono marchi registrati di proprietà di Take 2 interactive Software. © 2001 Take 2 Interactive Software. I marchi Bell e 407 sono proprietà e licenze di Bell Helicopter Textron Inc. Tutti i marchi e nomi sono proprietà di Pilatus Business Aircraft Ltd. Microsoft e Windows 95, Windows 98 e Windows NT sono marchi registrati di Microsoft Corporation. Tutti gli altri marchi di fabbrica e nomi commerciali sono di proprietà dei rispettivi detentori. Tutti gli altri marchi sono di proprietà dei rispettivi proprioetari. Tutti i diritti riservati.

www.godgames.com

www.take2games.com

www.terminalreality.com

Il Logo Fly! II, Fly! II, Teminal Reality e il lgo Terminal Reality sono marchi registrati di Terminal Reality Inc. Gathering ofdevelopers e godgames sono marchi di Gathering of Developers, Inc. Il logo Take 2 e Take 2 Interactive Software sono marchi registrati di proprietà di Take 2 interactive Software. Tutti gli altri marchi sono di proprietà dei rispettivi proprioetari. © 2001 Take 2 Interactive Software. Tutti i diritti riservati. I marchi Bell e 407 sono proprietà e licenze di Bell Helicopter Textron Inc. Tutti i marchi e nomi sono proprietà di Pilatus Business Aircraft Ltd.